EN COTXE DE LÍNIA PEL SOSTRE DEL MÓN

JULI OCHOA

D’aquest relat l’autor ja havia publicat una versió prèvia una mica més reduïda al butlletí núm. 121 (març – abril de 1982) editat per la Secció Excursionista de l’Ateneu Santjustenc (SEAS).

Il·lustració de la portada: Arribada a Leh, capital del Ladakh.

Llibre no venal
Maquetació i edició de l’autor
Sant Just Desvern (Baix Llobregat), maig de 2026

EN COTXE DE LÍNIA
PEL SOSTRE DEL MÓN

Juli Ochoa González

VIATJAR ÉS SEMPRE UNA AVENTURA

I. La tirania del sol i la pols

L'enlluernador sol, senyor indiscutible d'aquelles contrades, seguia colpejant despietadament l'atormentada orografia que m'envoltava. No era un sol com el que coneixem a les nostres latituds mediterrànies; aquí, a les portes del Tibet, la llum no té filtre. És una presència física, una mà pesant que t'oprimeix les espatlles i et crema la pell malgrat el fred que l'altitud intenta imposar. Al blau cel, d'una puresa tan absoluta que fregava la irrealitat, no hi havia ni rastre del més petit núvol que pogués discutir-li la seva sobirania. En aquella atmosfera tan tènue, el blau no és celest, sinó d'un cobalt profund, gairebé elèctric, que sembla connectar directament amb el buit de l'espai exterior. *Fig. 1 –Suportant*

Fig. 1 – El vell i atrotinat autobús Tata que ens transportava des de Srinagar fins a Leh, el nostre destí.

El vell i atrotinat autocar, un d'aquells models de la marca Tata que semblen aguantar-se per un miracle de la mecànica i la fe, seguia arrossegant-se amb una lentitud exasperant. El motor rugia en un lament constant mentre negociava cada una de les innombrables corbes d'aquella estreta carretera que discorria entre precipicis esfereïdors. A cada revolt, les rodes del darrere semblaven voler tastar el buit, aixecant núvols de pols fina que s'escolava per cada escletxa de les finestres, per cada porus de la pell, fins a cobrir-ho tot d'una pàtina grisenca i mineral.

Fig. 2 –Dalt del sostre de la meva houseboat del riu Jhelum, on m'hostatjava abans d'encaminar-me al Ladakh.

Ja portàvem gairebé dos dies seguits de camí. El temps, dins d'aquella caixa de ferro vibrant, havia deixat de ser una línia recta per convertir-se en un bucle de sotracs i paisatges grandiosos. La meta, però, ja no estava llunyana. Darrere havien quedat molts mons, cadascun més distant que l'anterior: l'apacible vida lacustre de Srinagar, on les "house-boats" de fusta tallada suren sobre el llac Dal com palaus oblidats.

Val a dir, però, que tot i l'encant visual de les houseboats del llac, cal saber que generalment es nodreixen de la seva aigua, mentre que les del riu Jhelum la reben d'una escomesa, per la qual cosa jo havia triat una d'elles per hostatjar-me: Eren molt més recomanables!

També havien quedat enrera les valls sempre verdes de Catxemira, que amb el seu clima suau i la seva vegetació exuberant semblen un miratge de paradís terrestre; l'Índia bulliciosa, caòtica, plena d'olors d'espècies i de multituds multicolors que t'atordeixen els sentits; i, molt més lluny encara, Europa, una civilització que en aquells moments em semblava una ficció llunyana, un record d'una altra vida que ja no tenia res a veure amb la realitat que m'envoltava.

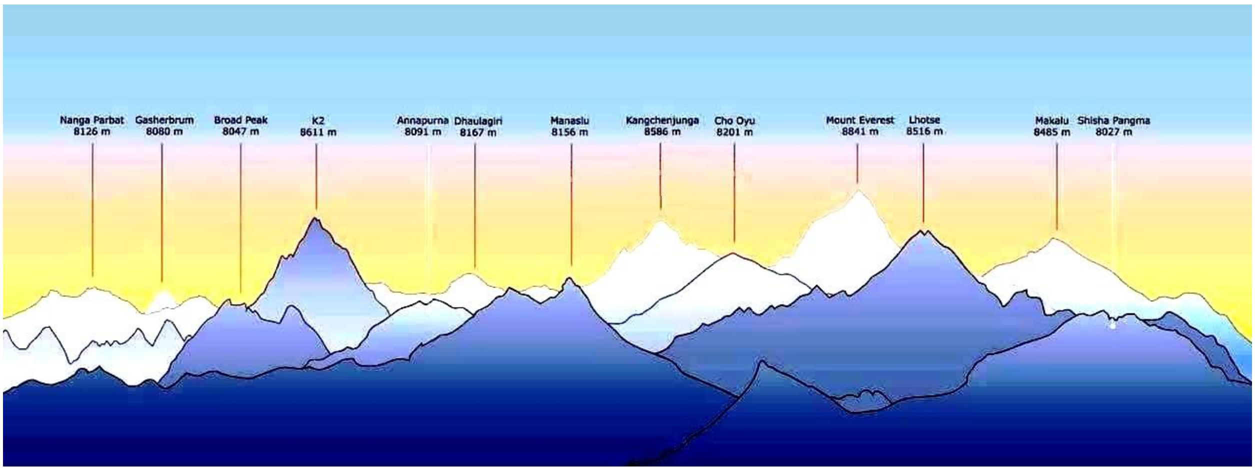

Fig. 3 – L''Himàlaia i el Karakorum, els nostres veïns en aquella elevada regió a la que viatjava: El sostre del món!

Era aquest un viatge no tan sols en l'espai, sinó també en el temps. Viatjar per la carretera de Leh l'any 1982 era, en essència, un retornar a l'Edat Mitjana. Dins d'aquell vehicle, entre la flaire de gasoil i de suor humana, anava endinsant-me cada cop més en el cor del Ladakh, aquell llegendari "Petit Tibet" que encara no havia començat a sortir de la seva mística letàrgia. El seu isolament secular no era fruit de la voluntat, sinó de la geografia: un país tancat pels gegants de l'Himàlaia i el Karakorum, on la vida ha seguit el mateix ritme des de fa mil anys.

Tots els meus humils coneixements previs sobre muntanya -aquelles excursions pels Pirineus o altres serralades peninsulars que jo considerava memorables- de res em servien ara per identificar-me amb el meu entorn.

En aquell país, penjat pel damunt dels tres mil metres, tant la desèrtica aridesa del paisatge, d'una nuesa mineral que espantava, com l'immaterial posat de les seves gents, em feien sentir en un món fins llavors completament ignorat per mi. Era una geografia de l'esperit tant com de la pedra.

Intentaré, des d'aquestes pàgines, descriure què fou aquell viatge: una crònica de pols, fe i silenci.

II. LES VIES D'ACCÉS AL REGNE DELS NUVOLS

Tot i que des de 1979 la companyia *Indian Airlines* tenía un servei diari de vols entre Srinagar i Leh, no era aquest, ni de bon tros, el més aconsellable sistema per assolir la capital del Ladakh, situada a 3.500 metres d'altitud. Volar sobre els cims és sempre una experiència visualment impactant, però també constitueix una violació del ritme natural de l'adaptació humana. El cos necessita el camí, necessita el patiment de la pujada per comprendre l'altitud.

A més, la logística aèria en aquesta part del món era llavors, en el millor dels casos, completament erràtica. Els forts vents i la inestabilitat del temps als Himàlaies obligaven a cancel·lar nombrosos vols de forma imprevista, i àdhuc a fer retornar avions que ja havien iniciat les maniobres d'aproximació. Tot això motivava constants ajornaments, esperes infinites en aeroports precaris i una incertesa que podia fer-nos romandre una setmana o més a Srinagar, mirant el cel amb resignació, fins a trobar un avió que ens vulgués portar a l'altra banda de la muralla de roca i gel.

Fig. 4 – Soldats indis durant el conflicte fronterer de l'any1962 amb Xina, que va motivar la posterior construcció de la carretera de Srinagar a Leh.

L'altra via per arribar al Ladakh era, per descomptat, la carretera. Però no ens confonguem: parlar de "carretera" aquí és un exercici de generositat semàntica. Aquesta ruta havia estat construïda durant la década dels anys 60 per l'exèrcit hindú, impulsada per la necessitat urgent de defensar aquelles fronteres després dels conflictes bèl·lics amb la Xina i el Pakistan, gairebé una guerra oberta, de l'any 1962. Durant més d'una dècada, aquesta carretera va ser un secret militar, una artèria vital per a les tropes però prohibida per als civils. No va ser fins a

l’any 1974 que el govern de l’Índia la va obrir, amb moltes reserves, al pas dels visitants estrangers.

Des de llavors ja podia ser transitada, però només durant una breu finestra de temps anual: entre el juny i l’octubre. La resta de l’any, l’hivern de l’Himàlaia imposava la seva llei de ferro, ja que les nevades acostumen a colgar els alts colls sota metres de neu, tallant qualsevol comunicació terrestre i deixant el Ladakh en un aïllament absolut que només es trencava amb ponts aeris d’emergència.

Era l’any 1982, i per als pocs aventurers que en aquell temps ens atrevíem a pujar-hi, hi havia bàsicament dues opcions. Una d’elles consistía en aparaular el transport directament amb els conductors dels camions de subministraments. Aquests herois de la ruta porten queviures, farina, oli i querosè cap a Leh per passar l’hivern. Era un mètode sovint emprat pels viatgers amb pocs recursos; més barat que l’autobús, però infinitament més incòmode. Significa viatjar assegut sobre sacs o caixes, exposat al vent glacial i al risc constant d’una avaria enmig del no-res.

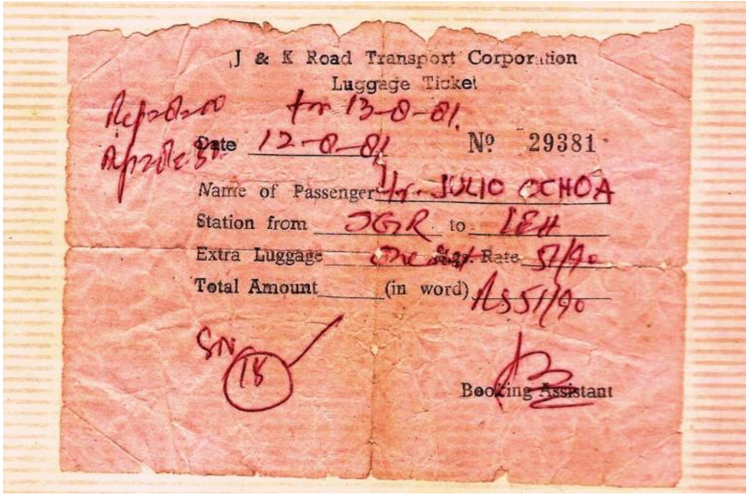
J & K Road Transport Corporation
Luggage Ticket
Date 12-8-81 Nº 29381
Name of Passenger Mr. JULIO OCHOA
Station from SGR to LEH
Extra Luggage Rate
Total Amount (in word)
Booking Assistant

Fig. 5 – El meu bitllet d’autobús: Nominatiu i amb el meu nom escrit per mi mateix, atès que el fet d’ escriure’l li ressultava una mica difícil a l’empleat.

L’autobús, per contra, tenía un cert aire d’oficialitat, tot i que la comoditat sigui un concepte inexistent. Les unitats tenien la seva parada al *Tourist Reception Centre* de Srinagar i sortien diàriament de bon matí, quan el sol tot just comença a desfer la boira del llac. Hi havia dues categories que definien l’experiència: els de classe “A” i els de classe “B”.

Els de classe “A” sortien dos cops per setmana. Per descriure’ls als nostres lectors, diria que eren més o menys equivalents a aquells vells trens de tercera classe que, fa dècades, pujaven feixugament fins a Puigcerdà: seients de fusta o escuma pelada, estrets i pensats per a una anatomia diferent de l’occidental.

Els de classe “B”, que sortíen la resta de dies, eren senzillament una versió més castigada dels primers: més bruts, més atrotinats i, invariablement, plens de gom a gom, on el concepte de "capacitat màxima" era una suggerència que ningú es prenia seriosament.

Tot i això, la diferència de preu entre uns i altres era ben minsa, i el viatger experimentat sabia que el millor era no esperar i prendre el primer vehicle que tingués una plaça disponible.

A partir d’aquest punt continuaré el meu relat en temps present, tal com ho vaig escriure en el seu moment, ara ja fa uns quants anys.

III. ELS COMPANYS DE RUTA: UNA ARCA DE NOÈ HUMANA

Viatjar en aquest autobús és assistir a una lliçó magistral d'antropologia viva. Els companys de viatge són gent d'una heterogeneïtat fascinant, cadascun amb el seu propi motiu per creuar les muntanyes.

Hi ha els comerciants caixmiris, homes prims, de mirada ràpida i gestos nerviosos. Viuen d'un intercanvi desigual: submi-nistren als ladakhis els objectes més elementals de l'economia domèstica moderna -coberts d'alumini, llanternes, ràdios de piles- i a canvi, s'encarreguen d'expoliar i comercialitzar la rica artesania tradicional, les joies de plata i turquesa i les llanes que després acabaran en luxoses botigues de Delhi o Londres.

Fig. 6 – Estació d'autobusos de Srinagar: Agafant l'autobús que em portarà a Leh.

També trobem algunes famílies de ladakhis que tornen a casa. Són fàcils de reconèixer per les seves faccions d'una claredat mongoloide i la pell recremada, d'un color coure fosc, castigada per un sol que no perdona. Segurament han baixat a la ciutat per tràmits administratius o per motius de salut, i ara tornen a l'alçada amb una paciència infinita, carregats de farcells on porten tot el que han pogut comprar a Srinagar.

En un racó, en silenci, veiem monjos lamaïstes. Vesteixen les seves túniques de color granat o safrà, molts d'ells provinents de Dharamsala, la seu de l'exili tibetà. Tenen una serenor que impressiona enmig del caos de l'autobús; fan girar els seus petits molinets d'oracions o reciten mantres en veu baixa mentre el vehicle tremola.

També hi ha algun Sikh, impecable malgrat la pols, amb el seu turbant de color viu i la barba escrupulosament recollida i pentinada. Solen ser funcionaris de l'estat, homes enviats a l'administració del territori amb una disciplina militar.

I, finalment, estem els "blancs". Un grup que l'any 1982 encara era una raresa en aquelles terres. Hi ha aventurers isolats als que l'Índia ja els queda petita i busquen l'última frontera; colles de *trekkers* amb motxilles de lona i botes de cuir, disposats a caminar durant setmanes per recórrer indrets que, potser, cap occidental ha cartografiat mai amb detall.

I també algun que altre *freak*, amb la mirada perduda i saturat de l'haixix afganès que corre per les valls del Caixmir, cercant sensacions cada cop més fortes en la buidor del desert d'altitud. O també fotògrafs, com jo mateix, obsessionats per capturar el reportatge inèdit d'un món secret abans que la modernitat l'esborri.

IV. EL CAMÍ CAP A LES ALTURES: DE SRINAGAR A SONAMARG

El vell autobús comença el seu camí amb una sacsejada que sembla que hagi de desmuntar la carrosseria. Sortim de Srinagar vorejant els llacs, on l'aigua encara emet una suau vaporització matinal. Durant les primeres hores, el paisatge és d'una bellesa gairebé europea, però amb l'exuberància asiàtica: camps d’arròs d'un verd elèctric, plantacions de blat de moro i boscos de coníferes que ens recorden que estem a la base de les grans muntanyes. Creuem poblets de fusta com Gandarbal, Kangan i Sumbal, on la gent ens saluda des dels marges amb una curiositat encara no corrompuda pel turisme de masses.

A poc a poc, però, la vegetació comença a canviar. Deixem darrere les terres conreades i anem, entre prats alpins i rierols d'aigua de desglaç que baixen amb una fúria blanca, endinsant-nos a les entranyes de la serralada.

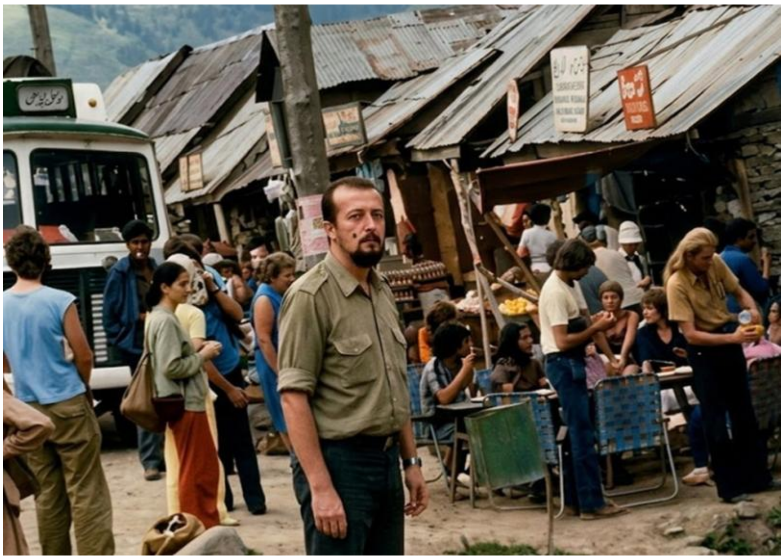

Fig. 7 – Aturada a Sonamarg, on aprofitem per dinar.

L'aire es torna més prim i més fred. Passem prop de les primeres geleres, aquelles llengües de gel brut que baixen dels cims, i arribem a Sonamarg.

Sonamarg, que significa "Prat d'Or", és una petita localitat de muntanya que l'any 1982 vivia en una mena d'expectativa permanent. Hi ha el projecte de fer-ne un nucli turístic centrat en l’esquí, a imatge i semblança del que ja tenen a Gulmarg. Però de moment, és només un seguit de guinguetes de fusta i lona on se serveixen uns menjars senzills. Els soferts autobusos fan aquí una aturada obligatòria perquè el motor reposi i els passatgers puguem dinar. Ens serveixen una gasòfia fortament condimentada, un guisat picant que t'escalfa fins a les orelles, que mengem asseguts entre els prats, intentant estirar unes cames que ja comencen a protestar per la falta d’espai.

V. EL PAS DE ZOJI-LA I LA VALL DEL DRASS

El viatge continua i la veritable ascensió comença ara. De mica en mica deixem enrere els darrers prats verds. Guanyem alçària amb cada revolt tancat. Passem Baltal, un punt de control militar, i comencem a enfilar-nos cap a l’impressionant pas de Zoji-La, situat a 3.528 metres sobre el nivell del mar.

És un moment crític. La carretera aquí és un tall prim en la paret vertical de la muntanya. Estem en ple mes d’agost, però el fred es fa notar amb una intensitat que no t'esperes. Arreu es veuen glaceres i clapes de neu que, segons ens diuen, aguantaran fins

a les properes nevades de setembre. Aquest pas és més que una fita geogràfica: és el límit climàtic. És aquí on hi ha la gran barrera que deté els núvols aquosos que vénen de l'Oceà Índic. Els monsons, que inunden la resta de l'Índia, ja no trespassen aquests contraforts. Un cop creuat el Zoji-La, entrem en una altra dimensió climàtica: l'aridesa absoluta.

Fig. 8 – La impressionant pujada al pas de Zoji-La.

Després de travessar el petit llogarret de Machoi, iniciem un descens ràpid però igualment perillós cap a la vall del Drass. Aquí, el paisatge s'obre però es torna més sever. A la població de Drass cal baixar de l'autobús de forma obligatòria. Ens sotmetem a un control de passaports exhaustiu. Estem entrant en una zona de conflictivitat estratègica permanent, prop de la *Line of Control* amb el Pakistan. Els soldats ens miren amb una barreja de severitat i avorriment, anotant els nostres noms en grans llibres de registre amb una cal·ligrafia parsimoniosa.

Prosseguint la ruta, la fatiga ja comença a fer mossa en el grup. Arribem a Kharbu quan el sol anuncia llur declivi, allargant les ombres sobre les tarteres de roca. La tarda va caient quan, de sobte, en un revolt del camí, veiem allà avall Kargil. La ciutat apareix protegida per la seva aparatosa base militar, plena de búnquers i antenes. Grans cartells en anglès ens reben amb un missatge clar: "Photography is strictly forbidden". Aquí el joc de la guerra és una realitat quotidiana.

VI. KARGIL: UNA NIT SOTA L'OMBRA DE LA REVOLUCIÓ

Fig. 9 –Els imams Khomeini i Kamenei en un cartell de Kargil.

Es fa nit a Kargil i cal cercar allotjament. No és una tasca fàcil ni agradable. Després de descartar algunes opcions que semblen més quadres que habitacions, trobem un lloc relativament net on deixar les bosses. Abans de sopar, aprofitem per fer un breu tomb pel carrer principal.

L'atmosfera de Kargil és inquietant per a un occidental. Tot i que la població és

racialment mongoloide —amb aquells trets que ja ens preparen per al Ladakh—, la seva religió és un Islam xiïta aferrissat. En tot el carrer principal no es pot veure ni una sola dona. Ni una. Només homes, vestits amb túniques fosques, asseguts a la porta de les botigues o agrupats en cantonades, parlant en veu baixa. Sobre els seus caps, penjats de les façanes de fusta, hi ha grans cartells amb el rostre de Khomeini, que des de l'Iran encoratja als lectors a favor de la seva revolució islàmica. Sembla que haguem creuat una frontera invisible cap a un territori sota una influència ideològica molt forta.

El sopar consisteix en un arròs força picant que et deixa la boca adormida. Per beure, aigua del riu que, seguint els consells dels viatgers més veterans, mirem de desinfectar amb un bon raig de llimona, confiant que l'àcid farà la feina que el nostre sistema immunitari no pot garantir. Després de sopar, no hi ha gaire més a fer: no hi ha llum elèctrica i la vida al carrer mor amb el darrer raig de sol. Ens retirem a les nostres estances, escoltant el soroll de l'aigua del riu Drass que corre furiosa a prop.

VII. ENTRANT AL MÓN DELS LAMES: DE MULBEKH A LAMAYURU

L'endemà, encara no ha començat a clarejar quan ja cal sortir. El fred de la matinada és tallant. Alguns dels *trekkers* que venien amb nosaltres ens abandonen aquí: ja no prendran l'autobús, sinó que s'endinsaran a peu per recórrer la fascinant vall de Zanskar, un indret on per on no hi passa cap carretera i on l'única possibilitat d'allotjament són les lamaseries.

Fig.10 – Els primers Chor-ten que veiem: Els anirem trobant durant tot el viatge.

Camí endavant, anem apropant-nos a Mulbekh. És llavors quan el viatger sent que ha canviat d'univers. Deixem enrere l'Islam i entrem de ple en el món lamaïsta. En un petit revolt apareixen els primers *Chor-ten* (els *stupas* tibetans), petits edicles religiosos coronats sovint per nombroses senyeres votives de colors —blau, blanc, vermell, verd i groc— que representen els cinc elements i que, en agitar-se amb el vent, escampen oracions per tota la vall.

El paisatge, des que vàrem començar a davallar la serralada de l'Himàlaia, ha sofert una transformació radical. Ens trobem en un país on mai arriben els núvols de pluja. És un autèntic desert penjat a 3.500 metres d'altitud, una successió de muntanyes de colors ocres, lila, vermells i grisos. No es pot veure cap bri verd llevat de les vores de les rieres que davallen de les llunyanes geleres; allà on hi ha aigua, hi ha vida; on no n'hi ha, només hi ha roca nua i immenses tarteres que s'estenen fins on arriba la vista.

A Mulbekh ens aturem per admirar un espectacular baix-relleu tallat directament a la roca al costat de la carretera. Representa Maitreya, el futur Buda que ha de venir, la propera reencarnació del mestre.

Aquesta colosal esculptura té nou metres d'alçada i la seva presència és tota una declaració d'intencions: Ens confirma que hem deixat enrere el món musulmà i que ara ens trobem en un país espiritualment diferent.

Sortint de Mulbekh, la carretera ens posa a prova novament. Remuntem les estribacions de la serralada de Zanskar, travessant el coll de Namika-La (3.718 m) i, finalment, el punt més alt de tot el viatge: el coll de Fatu-La. Amb els seus 4.109 metres, ens roba durant alguns moments l'aire dels nostres pulmons. L'esforç de respirar es fa evident, i el silenci dins l'autobús és total mentre tothom intenta capturar l'oxigen escàs.

Fig.11 – El colosal Buda de Mulbekh.

Però la recompensa arriba de seguida: en començar a davallar, trobem la primera imponent manifestació d'aquest nou país: el monestir de Lamayuru. Construït fa un miler d'anys sobre unes formacions geològiques que semblen un paisatge lunar, el monestir és un rusc de construccions blanques i cel·les de monjos que encara avui resta vigent mercès a successives restauracions. La seva visió, retallada contra el blau infinit del cel, és una de les imatges més poderoses de tot el viatge.

VIII. LA VALL DE L'INDUS I EL TRAM FINAL

Fig.12 – L'impressionant monestir de Lamayuru ens confirma que ja hem entrat de plè en el món Budista.

Sortint de Lamayuru, l'autobús s'enfronta a un descens vertiginós. La carretera zigzagueja de forma temerària fins a durnos cap a la vall de l'Indus, un dels grans rius de la història de la humanitat.

Creuem les seves aigües tèrboles i arribem a la petita població de Kalsi.

Aprofitant una breu parada tècnica, aprofito per dinar una mica: un plat d'arròs bullit sol, sense cap additiu, i tasto per primera vegada

Fig.13 – Creuant el riu Indus pel pont que encara no feia una vintena d'anys havia estat construït per l'exèrcit, contemplo l'antic pont tradicional, encara en servei.

els famosos albercocs del Ladakh. No són més grans que cireres, però tenen una dolçor concentrada, gairebé mel·liflua, que els converteix en la principal font d'economia agrícola de la regió. Són petits miracles que neixen en un desert de pedra.

Des de Khalsi, la carretera es torna relativament més planera, seguint el curs del riu Indus. Durant el darrer centenar de quilòmetres, el riu és el nostre company constant: ara el deixem per guanyar una mica d'alçada, ara el retrobem en un fons de vall estret. Nurla, Saspul, Nimmu, Basgo... són els noms dels pobles que anem trobant, petits oasis de vida verda amb cases de tova blanca i finestres de fusta negra, quan ja el sol ens torna a anunciar una nova posta, tenyint les muntanyes de colors irreals, des del taronja fins al violeta profund.

A mesura que ens acostem a la destinació final, la presència militar torna a fer-se notar. Nous filats metàl·lics, barreres i cartells recordant-nos que està prohibit fotografiar ens indiquen que estem entrant a Spitok, un llogarret situat a cosa d'una dotzena de quilòmetres de Leh. Un darrer monestir ens vigila des d'un turó que domina l'aeroport militar. Un nou control de passaports —el darrer— ens obliga a baixar i a mostrar la nostra identitat una vegada més.

IX. L'ARRIBADA A LEH: ON COMENÇA L'AVENTURA

Aquest darrer quart d'hora de viatge es torna insofrible. Els nostres cossos, baldats per dos dies consecutius de continus sacseigs sobre seients de fusta, es negen a admetre cap cop més. Cada sotrac del vehicle és un dolor sord a l'esquena. Però la il·lusió és més forta que el cansament. Ja es comencen a veure les primeres construccions de Leh, la capital del regne, i les ganes de baixar i trepitjar terra ferma creixen per moments.

Finalment, amb les primeres foscors de la nit de l'Himàlaia, l'autobús s'atura amb un últim grinyol de frens. El motor, per fi, calla. El silenci que segueix és aclaparador.

Tot recollint la meva bossa de viatge que duia sota el seient, plena d'una pols que trigaré setmanes a treure'm de sobre, m'acomiado dels meus companys de ruta. Hem compartit una odissea i, per un moment, ens mirem amb la complicitat dels supervivents.

Fig.14 – L'arribada a Leh després d'un viatge en autobús de més de 400 kilòmetres pel sostre del món.

A fora, un cercle nombrós d'ociosos badocs va voltant el vehicle. Són ladakhis que esperen l'arribada del correu, de paquets o de parents. Entorpeixen els moviments dels que baixem, però ho fan amb una gentilesa que no havíem trobat en tot el camí. Ulls esbiaixats que brillen entre la foscor i blancs somriures d'una sinceritat desarmant, retallats entre pells assaonades pel clima extrem, ens reben com si fóssim vells coneguts. Suaus murmuris dits en una llengua inintel·ligible, el ladakhi, ens acullen en aquesta nit gèlida i estrellada.

M'apropo a la porta del vehicle i començo a baixar els esglaons de ferro. Els peus toquen finalment la terra de Leh, a 3.500 metres. L'aire és tan pur que sembla que et talli els pulmons. En aquell moment, ho vaig entendre amb una claredat absoluta: ja ha acabat el viatge, el trasllat físic de milers de quilòmetres. Però és exactament ara quan comença l'aventura de veritat.

M'hostatjo en el primer hotel (si és que realment se li podía donar tal nom) que trobo i que em fa patxoca, i en poca estona ja estic dormint: La fatiga acumulada durant el viatge no em demanava cap altra cosa.

Fig.15 – Al terrat del petit hotel de Leh on m'hostatjava. Al fons es pot veure el que en el passat havia estat el seu palau reial.

L'endemà, ja recu-perat, contemplo aquella petita ciutat des del terrat de l'hotel, un excel·lent mirador, mentre començo a planificar què faré durant l'estada en aquest país, comple-tament nou per a mi, i, pel que veía, encara immèrs en una altra época notablement diferent a aquella en la que jo vivía..

Començava a planejar els llocs que aniría a visitar, tot i saber que

no hi havia pràcticament cap sistema regular de transport públic, i que les rutes, si és que se'ls hi podía dir així, no tenien res a veure amb les que jo estava acostumat.

Els monestirs budistes d'Hemis, Shey, Spituk i Thiksey estaven en el meu punt de mira, però el que pensava visitar en primer lloc seria el de Sankar, situat en un poblet proper, al qual podía arribar fàcilment des d'on estava, només donant un passeig que m'ocuparia tot aquell matí.

Una idea, la mateixa que m'havia vingut al cap el dia abans, quan baixava d'aquell autobús, tornava al meu cap: Efectivament, era ara quan començava l'aventura!